

Precio medio ponderado redondeado: 98,375 por 100.

Rendimiento interno correspondiente al precio mínimo: 9,960 por 100.

Rendimiento interno correspondiente al precio medio ponderado redondeado: 9,960 por 100.

2.3 Importes a ingresar para las peticiones aceptadas:

Precio ofrecido Porcentaje	Importe nominal Millones de pesetas	Importe efectivo a ingresar por cada Bono Pesetas
98,375 y superiores	110.317,30	9.837,50

2.4 Segunda vuelta:

Importe nominal solicitado: 53.500,0 millones de pesetas.

Importe nominal adjudicado: 22.064,0 millones de pesetas.

Precios e importe nominales de las peticiones aceptadas y coeficiente de prorrateo:

Precio ofrecido Porcentaje	Importe nominal Millones de pesetas
98,600	10.000,0
98,550	5.000,0
98,510	2.000,0
98,500	5.064,0

Coficiente de prorrateo aplicado a las ofertas formuladas al precio mínimo aceptado: 27,37 por 100.

3. Obligaciones del Estado, emisión de 17 de mayo de 1993 al 10,50 por 100.

3.1 Importes nominales solicitados y adjudicados.

Importe nominal solicitado: 182.978,64 millones de pesetas.

Importe nominal adjudicado: No se ha aceptado ninguna de las peticiones presentadas a esta subasta.

4. Peticiones no competitivas.—Las peticiones no competitivas se adjudican al precio medio ponderado redondeado resultante en la subasta. El desembolso a efectuar será, pues, de 9.300,00 y 9.837,50 pesetas por cada Bono de las emisiones a tres y cinco años, respectivamente. En Obligaciones del Estado no se aceptan, al no haber sido aceptada ninguna petición competitiva.

5. Numeración de los valores amortizados en el canje voluntario de 15 de julio de 1993.—La numeración asignada a los valores de Deuda anotada de las emisiones de 18 de junio de 1989, de Bonos del Estado al 11,50 por 100, y 2 de octubre de 1990, de Bonos del Estado al 13,70 por 100, que resultaron amortizados en el citado canje es, respectivamente, del 13.919.099 al 14.507.898 y del 24.290.013 al 25.166.512, ambos inclusive, correspondientes a un nominal de 5.888,0 y 8.765,0 millones de pesetas.

Madrid, 30 de julio de 1993.—El Director general, Manuel Conthe Gutiérrez.

**20688** RESOLUCION de 4 de agosto de 1993, de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, por la que se autoriza la inclusión en la Central de Anotaciones de Obligaciones emitidas por la Comunidad Autónoma de Murcia.

la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores que desarrolla el Mercado de la Deuda Pública en Anotaciones establece en su artículo 55 que las Comunidades Autónomas podrán negociar en el Mercado de Deuda Pública en Anotaciones aquellas categorías de valores que emitan bajo esa forma de representación.

El Real Decreto 1009/1991, de 21 de junio, que regula la adquisición y pérdida de la condición de miembro del Mercado de Deuda Pública en Anotaciones, establece en su disposición adicional segunda el procedimiento para aplicar lo previsto en el artículo 55 de la Ley citada.

En su virtud, previo informe favorable del Banco de España y haciendo uso de las facultades que se me confieren en la Orden de 6 de julio de 1993, he resuelto:

Autorizar la negociación en el Mercado de Deuda Pública en Anotaciones de las Obligaciones de la Comunidad Autónoma de Murcia, emisión de julio de 1993, a plazo de cinco años y por un importe global de 11.000 millones de pesetas.

Esta Resolución surtirá efectos desde el día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Madrid, 4 de agosto de 1993.—El Director general del Tesoro y Política Financiera, Manuel Conthe Gutiérrez.

Ilmo. Sr. Subgobernador del Banco de España.

## MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

**20689** RESOLUCION de 9 de junio de 1993, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el Estudio Informativo de la Autovía del Noroeste, N-VI, tramo Villafranca del Bierzo-Lugo (León y Lugo), de la Dirección General de Carreteras.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública para general conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 9 de junio de 1993.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA AUTOVIA DEL NOROESTE. N-VI DE MADRID A LA CORUÑA. TRAMO VILLAFRANCA DEL BIERZO-LUGO (PROVINCIAS DE LEON Y LUGO), DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

La Dirección General de Carreteras, remitió con fecha de 28 de mayo de 1990, a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, como Memoria-resumen, la orden de estudio del proyecto citado, con objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

El objeto de esta orden de estudio es, dentro del Plan General de Carreteras 1992-2000, la realización de la autovía del Noroeste Madrid-La Coruña, tramo Villafranca del Bierzo-Lugo, de, aproximadamente, 60 kilómetros de longitud.

Recibida la referida Memoria-resumen, la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, Instituciones y Administraciones, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 11 de septiembre de 1990, la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultas y un resumen de las respuestas, se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental del tramo Villafranca del Bierzo-Lugo, conjuntamente, al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» con fecha 8 de mayo de 1992 y en los «Boletín Oficial de la Provincia de Lugo» de 26 de mayo de 1992, y «Boletín Oficial de la Provincia de León» el 19 de mayo de 1992, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento. Debido a la

omisión del envío a algunas Instituciones y Organismos del Estudio de Impacto Ambiental, éste se sometió nuevamente al trámite de información pública, publicándose el anuncio en el «Boletín Oficial del Estado», de 29 de septiembre de 1992 y en los «Boletín Oficial de la Provincia de Lugo» de 1 de octubre de 1992 y «Boletín Oficial de la Provincia de León», de 24 de octubre de 1992.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras, remitió con fecha 15 de enero de 1993, a la Dirección General de Política Ambiental, el expediente completo, consistente en el documento técnico del Estudio Informativo, el Estudio de Impacto Ambiental y el resultado de la información pública del subtramo citado.

El anexo II contiene los datos esenciales del Estudio Informativo.

Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de Información Pública, se acompaña como anexo IV.

En consecuencia la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre el Estudio Informativo de la Autovía del Noroeste, tramo Villafranca del Bierzo-Lugo.

#### *Declaración de Impacto Ambiental*

Examinada la documentación presentada, se considera que, de las soluciones incluidas en ella, la opción formada por la Alternativa E o Alternativa C (modificadas según se especifica en la condición 2) para el subtramo I (Nadela-Baralla); Alternativa E/D2 para el subtramo II (Baralla-Cereixal); Alternativa D2/A para el subtramo III (Cereixal-Tres Ríos); Alternativa B, con objeto de evitar la afección sobre Los Ancares lucenses y leoneses (modificada según se especifica en la condición 1) para el subtramo IV (Tres Ríos-Ambasmestas); Alternativa A (modificada según se especifica en la condición 1) para el subtramo V (Ambasmestas-Villafranca del Bierzo); es viable desde el punto de vista ambiental, estableciéndose por la presente Declaración que, además de cumplir las medidas correctoras y recomendaciones expuestas en el Estudio de Impacto Ambiental, se ejecuten las siguientes condiciones:

1. Protección del sistema hidrológico. Se realizará un estudio de la zona que determine las zonas inundables. Cuando la vía discurra por un valle, en zonas inundables, el trazado irá paralelo a las líneas de corriente, no pudiendo provocar una sobre elevación de las aguas superior a 10 centímetros, por lo que esta circunstancia entrará en el cálculo de los drenajes a realizar, en todos los casos, con un período de retorno de quinientos años en las zonas urbanas y de veinticinco años en las rurales.

En la construcción de las estructuras de paso sobre los ríos Tordeá, Neira, Chamoso, Furco, Narón, Navia, Lamas y Valcarce, además de garantizar la evacuación de caudales y el paso de sólidos de arrastre se respetará la permeabilidad transversal de la fauna asociada a riberas, colocando los estribos al menos a cinco metros a cada lado del cauce.

Se definirán medidas para evitar la turbidez de las aguas y su contaminación por vertidos durante la fase de construcción de la vía. Igualmente, para la fase de explotación, se diseñarán y se ejecutarán las medidas necesarias para evitar la intrusión en las referidas aguas de contaminantes procedentes de los posibles accidentes del transporte.

No podrán extraerse materiales de los aluviales sin previa evaluación de impacto ambiental para cada punto de extracción que, sin poseer autorización previa, pudiese considerarse después de la fecha de esta Declaración de Impacto Ambiental.

La Alternativa B en el subtramo IV (Tres Ríos-Ambasmestas), afecta a los ríos Navia, Lamas y Valcarce, y la Alternativa A, en el subtramo V (Ambasmestas-Villafranca del Bierzo), afecta al río Valcarce, presentando ambas graves inconvenientes ambientales, por lo que se modificarán de la forma siguiente:

No se invadirá el cauce de los ríos citados ni se desviarán sus cauces naturales.

En ningún caso habrá calzada en ambos lados de un río.

Se aprovechará la actual N-VI mientras sea técnicamente posible.

Se modificará el trazado entre los puntos kilométricos 47,350 y 54,000 (subtramo IV) para reducir en lo posible la ocupación del fondo del valle del Navia.

2. Protección de ecosistemas. Con el fin de alterar mínimamente los ecosistemas existentes se llevarán a cabo las medidas siguientes:

La alternativa que finalmente se adopte para el subtramo I, se modificará de la forma siguiente:

Alternativa E: En el punto kilométrico 9,500 se desplazará su trazado al norte al objeto de no ocupar la laguna de Marei. Entre los puntos kilométricos 10,000 y 16,000 se adoptará el trazado al objeto de minimizar la afección a los robledales del valle del río da Ribeira.

Alternativa C: Entre los puntos kilométricos 10,500 y 12,500 se desplazará el trazado hacia el sur al objeto de evitar la afección al arroyo Campa de Chousa.

Dado el alto valor ecológico y paisajístico del corredor a utilizar por la nueva infraestructura, se realizará, previamente a la construcción de la obra, el jalonamiento temporal del trazado, en tanto dura la misma, para que el tráfico de maquinaria y las instalaciones auxiliares se ciñan obligatoriamente al interior de la zona acotada, especialmente en las zonas de interés indicadas en el Estudio de Impacto Ambiental, así como en las riberas de los ríos. En todos los cruces de los ríos se mantendrá la franja de protección en los límites de ocupación de la calzada, con objeto de minimizar la afección a la vegetación de ribera.

Las zonas de interés referidas son las siguientes:

Laguna de Marei.

Áreas forestales de Miranda-Gomean.

Robledales del valle da Ribeira.

Vegetación de ribera y frondosas en Ponte da Neira.

Masas de frondosas entre Becerrá y Noceda incluyendo las de la sierra de Valdavara.

Encinar de Cruzul.

Monte Agueira.

Vegetación de ribera del valle del Valcarce.

3. Protección de la fauna. En todo el corredor utilizado por la autovía, existen especies animales protegidas (Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo), entre las que se debe destacar la presencia de la nutria y del desmán de los Pirineos. Además, toda la región es área de cría y dispersión del lobo, especie protegida por la Ley 4/1989. En consecuencia se llevarán a cabo las siguientes medidas:

Se realizará un estudio que determine las características de esas poblaciones y los corredores de paso que utilizan.

Se proyectarán los pasos en los corredores determinados que deberán cumplir como mínimo las siguientes características:

Las dimensiones de los pasos inferiores deberán ser de una anchura mínima de 20 metros y una altura mínima de cuatro metros, estarán dotados de sistemas de drenaje que eviten su inundación, y se diseñarán de forma que la luz natural ilumine su interior. Los pasos superiores se realizarán mediante la construcción de falsos túneles, estos pasos quedarán vallados convenientemente para evitar la caída de los animales y para impedir la visión de la autovía al animal que lo utiliza.

En ningún caso, estos pasos serán aprovechados para desviar hacia ellos ningún camino, ya que su función es la de facilitar el tránsito a la fauna silvestre.

4. Protección del patrimonio histórico-artístico. El Estudio de Impacto señala la importante afección de la vía a varios tramos del Camino de Santiago. En consecuencia, se adoptarán las medidas necesarias para que, consultado el órgano competente, el Camino quede restituido.

5. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y ecológica de la obra. Se redactará un proyecto de medidas necesarias para la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y ecológica de la obra. Estas medidas, así como las requeridas en las demás condiciones de esta Declaración y las propuestas por el Estudio de Impacto Ambiental, deberán definirse técnica y económicamente.

Entre estas medidas el proyecto incluirá:

El equilibrio entre excavación y terraplanado en toda la longitud de la vía, quedando prohibido el tratamiento diferencial por subtramos. Tratamiento específico adoptado para facilitar la integración paisajística de los taludes, especialmente en los siguientes puntos:

Puntos kilométricos 24,500 a 25,300 (paso de río Neira).

Puntos kilométricos 35,250 a 37,600.

Totalidad del subtramo IV.

Puntos kilométricos 70,500 a 72,000 y 79,300 a 80,100 (pasos del río Valcarce).

La ubicación, recuperación y restauración de las zonas de canteras, préstamos, escombreras, parque de maquinaria, plantas de asfaltado y

hormigonado, viarios de acceso a las obras, etc. Se consideran zonas excluidas para la ubicación de las instalaciones antes referidas las zonas de interés relacionadas en la condición 2.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán espacialmente y temporalmente con las propias y de construcción de la vía.

6. Seguimiento y vigilancia. Se redactará un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en las condiciones de esta declaración. En él se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Política Ambiental a través del órgano sustantivo, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a:

Protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 1.

Protección de ecosistemas, a que se refiere la condición 2.

Protección de la fauna, a que se refiere la condición 3.

Protección del patrimonio histórico-artístico, a que se refiere la condición 4.

Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a que se refiere la condición 5.

Anualmente, y durante tres años a partir de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre la efectividad de las medidas correctoras incluidas en la condición 3 (protección de la fauna).

Informe sobre eficacia, estado y evolución de las medidas incluidas en la condición 5 (defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y ecológica de la obra).

Tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo.

7. Documentación adicional. La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la contratación de la obra, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación, de los documentos y prescripciones que esta Declaración de Impacto Ambiental establece en su condicionamiento y un informe sobre contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Estudio de las zonas inundables, medidas y precauciones y modificaciones de trazado a que se refiere la condición 1, relativa a la protección del sistema hidrológico.

Medidas de protección de ecosistemas a que se refiere la condición 2.

Estudio de poblaciones y corredores y proyecto de pasos de fauna a que se refiere la condición 3.

Medidas adoptadas para restituir el Camino de Santiago a que se refiere la condición 4.

Proyecto y plan de excavación y terraplenado a los que se refiere la condición 5, relativa a la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y ecológica de la obra.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 6.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección de Política Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente Declaración de Impacto.

Madrid, 9 de junio de 1993.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

## ANEXO I

### Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas
1. ICONA .....	X
2. Presidente de la Junta de Galicia .....	—
3. Presidente de la Junta de Galicia .....	—

Relación de consultados	Respuestas
4. Xunta de Galicia. Consejería de Ordenación del Territorio y Obras Públicas .....	X
5. Confederación Hidrográfica del Norte .....	X
6. Instituto de Estudios y Desarrollo de Galicia .....	—
7. Instituto de Investigaciones Agrobiológicas de Galicia .....	—
8. Misión Biológica de Galicia .....	—
9. Asociación para la Defensa Ecológica de Galicia (ADEGA) .....	—
10. Sociedad Gallega de Historia Natural (SGHN) .....	—
11. Asociación Gallega para la Cultura y la Ecología .....	—
12. Asamblea Ecologista y Naturalista de Galicia (AGENC) .....	—
13. Gobierno Civil de Lugo .....	—
14. Diputación Provincial de Lugo .....	—
15. Asociación Defensa del Patrimonio Histórico-Artístico .....	—
16. Colectivo Ecologista Radical .....	—
17. Colectivo Ecologista de Defensa de la Naturaleza (CEDENAT) .....	X
18. URZ (Asociación para el Estudio y Protección de la Naturaleza) .....	—
19. GENCIANA (Escuela de Naturaleza) .....	—
20. Tyto Alba. Asociación de Estudios Ornitológicos del Bierzo.	—
21. Gobierno Civil de León .....	—
22. Diputación Provincial de León .....	X
23. Departamento de Botánica. Facultad de Biología. Universidad de León .....	—
24. Cátedra de Ecología. Facultad de Ciencias. Universidad de Salamanca .....	—
25. Unidad Técnica de Medio Ambiente. Sociedad de Estudios de Biología y Geología de Castilla y León .....	—
26. Delegación del Gobierno en Castilla y León .....	—
27. Presidencia de la Junta de Castilla y León .....	—
28. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de Castilla y León .....	X
29. Ayuntamiento de Villafranca del Bierzo (León) .....	—
30. Ayuntamiento de Pídrfita (León) .....	—
31. Ayuntamiento de Becerreá (Lugo) .....	—
32. Ayuntamiento de Ferreiros (Lugo) .....	—
33. Ayuntamiento de Corgo (Lugo) .....	—
34. Ayuntamiento de Nadela (Lugo) .....	—
35. Ayuntamiento de Lugo .....	—
36. Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Santiago de Compostela .....	—
37. Facultad de Biología. Universidad de Santiago de Compostela .....	—

El ICONA informa que, independientemente de los resultados derivados del oportuno estudio de impacto ambiental, se formulan las siguientes observaciones:

El trazado actual de la carretera N-VI discurre próximo a la sierra de los Ancares, entre Villafranca del Bierzo y Piedrafita del Cebreiro. Esta sierra, Reserva Nacional de Caza, ha sido reconocida como área importante para las aves por el International Council for Bird Preservation (ICBP), y seleccionada por el proyecto BIOTOPOS/CORINE/ICONA, por ser uno de los cinco lugares más importantes de la región para la especie Pico Mediano (*Dendrocopos medius*). Tanto esta especie como la nutria (*Lutra lutra*) y el desmán de los Pirineos (*Gelamys pyrenaicus*), éstas dos últimas habituales en los ríos de la comarca, han sido catalogadas de «interés especial» por Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo, y, en consecuencia, sus hábitats no deberán ser afectados.

Con objeto de no alterar el estatus de conservación de la sierra de los Ancares, sería preciso que no se viera afectada por la influencia de las obras de ninguna de las posibles opciones de trazado.

Toda la región es área de cría y dispersión del lobo (*Canis lupus*), especie protegida (Ley 4/1989) de extensos dominios vitales. Los grandes desplazamientos que realizan, tanto esta especie como varios de los ungulados herbívoros, son básicos en el desarrollo de sus ciclos vitales y podrán verse interferidos por el trazado de la autovía si no se toman las medidas oportunas.

En este sentido parece necesario construir pasos para animales, distanciados entre sí un máximo de cinco kilómetros, aunque sería conveniente que esta distancia se redujera a dos kilómetros en el área de influen-

cia de la sierra de los Ancares. Dichos pasos pueden ser aéreos o subterráneos en función de las características del terreno, aprovechando convenientemente los desniveles topográficos, con objeto de que el paso sea un continuo de la pendiente del entorno. En cualquier caso se recomiendan bocas de entrada y salida en cono, con diámetro exterior mínimo de 15 a 20 metros, estrechándose a un mínimo de 6 a 8 metros donde sea necesario. Los pasos subterráneos deberían tener una altura mínima de 4 metros. Por otra parte, sería conveniente que los dos sentidos de la autovía no fueran separados por obstáculos, para minimizar el riesgo de accidentes por animales merodeando por la calzada.

La Xunta de Galicia (Consejería de Ordenación del Territorio y Obras Públicas) formula las siguientes observaciones:

Dada la escala del plano de situación, es difícil deducir cualquier tipo de afección. En principio, deberá estudiarse en profundidad tanto el medio físico como el socio económico que, en último término, serán los grandes condicionantes de la inversión.

En el medio físico recomienda estudiar los impactos sobre la fauna, flora, terrenos, paisajes, ordenación del territorio y urbanismo. En el medio socio económico se considerarán, especialmente, las repercusiones sobre: Los asentamientos de la población, la renta y el patrimonio artístico y cultural.

Con la documentación aportada no se puede señalar condiciones particulares, aunque se recomienda un especial tratamiento de las obras singulares como viaductos, variantes que eliminen pasos por agrupaciones urbanas e integración de la autovía en dichas agrupaciones.

La Confederación Hidrográfica del Norte remitió la siguiente información:

Del examen de la citada Memoria-resumen se desprende que el trazado del tramo de autovía discurre sensiblemente paralelo a los ríos Valcarce y Navia, cruzando además varios afluentes de éstos. En consecuencia, y tal como sucede en estos proyectos, es de prever que se produzcan obras en cauces y en zonas de la margen sujetas a algún tipo de servidumbre, extracciones de áridos, vertidos, afecciones a aprovechamientos de aguas existentes y solicitudes de nuevas explotaciones.

Respecto a las obras en cauces y en zonas de la margen sujetas a algún tipo de servidumbre y en lo que atañe a los aspectos ambientales se señala lo siguiente:

Deben preverse las medidas necesarias en orden a evitar un enturbiamiento apreciable de las aguas durante la ejecución de las obras.

Los terraplenes próximos a los ríos se protegerán de la erosión mediante siembras, de manera que eviten el arrastre de materiales hacia dichos ríos. La zona de los terraplenes que pueda ser alcanzada por las aguas con motivo de la presentación de avenidas se protegerá con escolleras.

En la ejecución de cortas y desvíos de cauces debe contemplarse la adopción de medidas para la protección de la fauna piscícola.

A ambos lados del cauce debe quedar expedita una zona de servidumbre de 5 metros de anchura para el uso público que se regula en el Reglamento del Dominio Público Hidráulico («Boletín Oficial del Estado» de 30 de abril de 1986).

En lo que concierne a las extracciones de áridos y a las solicitudes de aprovechamientos de agua para su utilización en la obra o en sus instalaciones, se manifiesta que estas actividades precisan de la autorización administrativa de esta Confederación Hidrográfica, en la que se fijará el condicionado correspondiente, que, entre otras cuestiones, contemplará el respeto a las zonas de freza y a las especies arbóreas. En consecuencia, a la hora de establecer los yacimientos de áridos deberán abandonarse aquellas zonas ocupadas por densas masas arbóreas o consideradas como de freza.

En cuanto a los vertidos sólidos no está permitido arrojarlos al río ni depositarlos en sus márgenes, y en cuanto a los de aguas residuales precisarán de la autorización administrativa de este Organismo.

En algunos casos, la afección a los aprovechamientos existentes puede hacer necesaria su expropiación, por ello se preverán estas situaciones con antelación, a fin de tramitar el correspondiente expediente de caducidad.

Las sugerencias sobre los aspectos ambientales formuladas con carácter general, debido a lo conciso de la Memoria-resumen remitida, no obstan para que una vez redactado el proyecto y tras el examen del mismo, se emita un nuevo informe en el que se analicen más detalladamente los aspectos ambientales de las obras y otras cuestiones, tales como caudales de avenida en las cuencas afectadas y capacidad de desagüe de las obras de fábrica.

La Diputación Provincial de León notificó que: Vistos los informes que emiten los técnicos, así como lo dictaminado por la Comisión de Planificación, se informa favorablemente este proyecto y se considera que no existe impacto en el medio ambiente que impida la construcción de la vía de comunicación.

El Colectivo Ecologista para a Defensa de la Naturaleza (CEDENAT) consideró que:

La información remitida resulta insuficiente para emitir un dictamen o sugerencia. Es poco lógico que no se indique ninguna de las opciones de trazado (se desconoce si coincide o no con el de la actual N-VI), se adjunta la fotocopia de un mapa, de deficiente definición y escala inapropiada, en el que sólo se vislumbra una faja donde deduce que se trazará en el futuro la autovía.

Dado que la obra proyectada obviamente tendrá un elevado impacto en el entorno, especialmente al atravesar las zonas montañosas existentes en el límite entre Galicia y León, donde existen áreas de elevada importancia ecológica, que no se deben afectar, ruegan se les remita una información más completa y detallada sobre el proyecto o, en su caso, que se les permita su consulta en el Organismo correspondiente de la Comunidad Autónoma.

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León realizó las siguientes sugerencias:

Se tendrá en cuenta, al plantear los posibles trazados alternativos a la actual comunicación entre la comarca del Bierzo y Lugo, la posible afección al espacio de protección preventiva en sierra de los Ancares, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 133/1990, de 12 de julio, de la Junta de Castilla y León.

Será necesario que el estudio de impacto ambiental considere el efecto de las diferentes alternativas del proyecto sobre los cursos de agua, teniendo en cuenta la diferente calidad de los mismos y evitando cualquier daño a la riqueza piscícola y vegetación ripícola.

Dentro de las medidas correctoras, deberán incluirse las correspondientes a la integración de la autovía en el paisaje, mediante acondicionamiento de las fajas laterales y medianas de la autovía, así como el tratamiento cromático de las obras de fábrica en relación con el paisaje dominante.

## ANEXO II

### Resumen del proyecto

El estudio informativo define las líneas generales para la realización de la autovía Madrid-La Coruña, en el tramo Villafranca del Bierzo-Lugo, con una longitud total de 83,3 kilómetros, con calzada de dos por siete metros y arcenes interior de un metro y exterior de 2,5 metros, con una mediana de nueve metros, hasta el punto kilométrico 20,000 y de cinco metros para el resto.

El tramo objeto de estudio se divide en cinco subtramos, incluyendo cada uno de ellos distintas alternativas, así como variantes de trazado.

Subtramo I (Nadela-Baralla). Presenta tres alternativas que parten todas de Nadela y discurren al N de la actual N-VI, en sus primeros kilómetros:

Alternativa A (con una longitud total de 24,2 kilómetros y ocho estructuras con un total de 1.640 metros): Tras los primeros kilómetros, continúa dirigiéndose hasta San Agustín y Guimaray, uniéndose en Baralla a las alternativas C y E.

Alternativa C (con una longitud total de 23,3 kilómetros y 12 estructuras con un total de 2.100 metros): Tras los primeros kilómetros, discurre en la mayor parte de su trazado paralelamente a la N-VI, a la que cruza cerca de Sobrado y Ferreiros.

Alternativa E (con una longitud total de 23,9 kilómetros y 13 estructuras con un total de 2.580 metros): Tras los primeros kilómetros sigue el mismo trazado que la alternativa C hasta Gomeán, desde donde se dirige a Santa Cruz, acercándose a la actual N-VI, siendo también los últimos kilómetros comunes con la solución C.

Subtramo II (Baralla-Cereixal). Presenta dos alternativas:

Alternativa E/D2 (con una longitud total de 8,875 kilómetros y 10 estructuras con un total de 2.295 metros): Discurre por los valles del Neira y del Furco hacia Cereixal. En la bajada del río Furco se propone una variante de trazado, A1, que se acerca más al fondo del valle. La variante D2, antes indicada, discurre a media ladera.

Alternativa A (con una longitud total de 6,75 kilómetros, seis estructuras con un total de 2.010 metros y un túnel de 2.400 metros): Cruza

el río Neira al norte de Baralla y se desarrolla subiendo por el valle del Arroyo del Convento, a media ladera, hasta entrar en el túnel, para salir del valle del río Furco en las proximidades del Cereixal.

Subtramo III (Cereixal-Tres Ríos). Incluye dos alternativas:

Alternativa D2/A (con una longitud total de 8,07 kilómetros, 14 estructuras con un total de 2.775 metros y dos túneles con una longitud total de 5.078 metros): Atraviesa la sierra de S. Pedro en túnel y continúa hasta el cruce con el río Narón.

Alternativa D3 (con una longitud total de 8,8 kilómetros, 12 estructuras con un total de 3.310 metros y dos túneles con una longitud total de 2.000 metros). Se aproxima a Becerreá y atraviesa en túnel a la N-VI, para continuar hacia el este hasta cruzar el río Narón en el tramo común con la alternativa D2/A.

Subtramo IV (Tres Ríos-Ambasmestas). Con dos alternativas básicas que incluyen pequeñas variantes de trazado:

Alternativa B (con una longitud total de 32,31 kilómetros, 62 estructuras con un total de 8.764 metros y ocho túneles con 13.770 metros de longitud total). Se inicia en el cruce del río Narón y continúa en túnel, al norte de la actual N-VI, discurrendo por el valle de Navia. Atraviesa el puerto de Piedrafita y el límite provincial en túnel, con un desdoblamiento de las calzadas en el valle del río Lamas, para juntarse después y continuar paralela a la N-VI por el valle del Valcárcel.

Alternativa A (con una longitud total de 32,92 kilómetros, 79 estructuras con un total de 8.590 metros y seis túneles con 13.370 metros de longitud total). Se inicia en el mismo punto, pasa el túnel La Porteliña y La Golada atravesando luego el río Navia. discurre paralela a la N-VI, entra en túnel en Villaspasantes, sale al valle del río Toural, y continúa hasta el Portelo, descendiendo finalmente por el valle del Balboa. En la primera parte discurre a media ladera y desde el Portelo pasa por el valle del río Balboa.

Subtramo V (Ambasmestas-Villafranca del Bierzo) (con una longitud total de 15,85 kilómetros, 42 estructuras con un total de 2.710 metros y dos túneles con 1.930 metros de longitud total). Se presenta una única solución, denominada alternativa A, que discurre por el valle de Valcarce muy cerca de la actual N-VI, de la que aprovecha su trazado en dos zonas.

El estudio informativo realiza la siguiente selección de alternativas proponiendo la que denomina «Solución Adoptada»:

- Subtramo I Nadela-Baralla: Alternativa E.
- Subtramo II Baralla-Cereixal: Alternativa E/D2.
- Subtramo III Cereixal-Tres Ríos: Alternativa D2/A.
- Subtramo IV Tres Ríos-Ambasmestas: Alternativa A.
- Subtramo V Ambasmestas-Villafranca del Bierzo: Alternativa A.

### ANEXO III

#### Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

##### Contenido

El Estudio de Impacto Ambiental se adapta en su estructura a lo establecido en el Real Decreto 1131/1988, de Evaluación de Impacto Ambiental, dividiéndose en las siguientes fases: Análisis de la situación preoperacional, identificación y caracterización de impactos (análisis comparado de las alternativas y definición de la alternativa de mínimo impacto), estudio del impacto de la solución adoptada, medidas correctoras y Plan de Vigilancia Ambiental.

En el examen del proyecto y de sus alternativas se identifican como acciones susceptibles de generar impactos las siguientes:

Movimientos de tierras: Existe un excedente de material por el mayor volumen de desmontes que de terraplenes, al que se añade el material sobrante de la excavación de los túneles.

Desmontes superiores a 40 metros en algunos puntos del subtramo II (alternativa E/D2), del subtramo III (alternativas D2/A y D3) y del subtramo IV (alternativas A y B), así como problemas de desprendimientos y de deslizamiento.

Vallado de la autovía.

Estructuras.

Ocupación del suelo por la vía.

Actividades inducidas por el proyecto (nuevas vías de acceso, parque de maquinaria, incremento del tráfico de camiones pesados, localización de vertederos, canteras y voladuras).

Creación de Areas de Servicio.

Examina los factores tanto del medio físico (abióticos y bióticos) como del socioeconómico (demografía, actividades económicas, estructura terri-

torial y patrimonio arqueológico y cultural) susceptibles de verse afectados por el proyecto. Este inventario va acompañado de una cartografía temática con un total de 15 planos. Incluye igualmente un anexo fotográfico.

De la información se deduce, como factores más relevantes desde el punto de vista ambiental, los siguientes:

Un relieve muy accidentado con valles profundamente encajados.

Una extensa y compleja red fluvial, mayoritariamente con caudales permanentes. Los ríos y sus afluentes afectados por el proyecto son: El río Tordeá, el arroyo Chamoso, el río Neira, el río Navia, el arroyo Narón, el río Cervantes, el río Valcarce, el arroyo de San Juan y el río Balboa.

Una extensa vegetación arbórea autóctona, correspondiendo las áreas de mayor valor a los bosques caducifolios (roble, castaño, nogal y avellano), a las formaciones riparias, los setos vivos y las especies frutales en huerta.

La presencia de fauna de interés, entre la que destaca la trucha en los ríos de mayor entidad, así como nutria, marta, gato montés, gamo, corzo, ciervo y lobo, que actúan como bioindicadores de la elevada calidad y nivel actual de conservación del medio. El Estudio indica la presencia ocasional de oso pardo y permanente del urogallo en la Reserva Nacional de Caza de los Ancares leoneses y lucenses.

La abundancia de espacios naturales declarados o catalogados: Ancares lucenses y leoneses, sierra de Caurel, bosque de la Marronda, la Pintidoira, el monte Agüeira, el encinar de Cruzul, el espacio forestal de Miranda Gomeán, la vertiente norte de la sierra de la Cabrera Baja, las Médulas, la vega del Bierzo, los montes Aquilanos y la sierra de Teleno.

Una composición paisajística variada en la que, junto con áreas fuertemente antropizadas, aparecen espacios de alta calidad escasamente transformados.

Un rico patrimonio cultural, en el que cabe destacar el Camino de Santiago.

Entre las posibles composiciones con las alternativas y variantes, existentes en cada uno de los subtramos, hay itinerarios que no han sido analizados en el Estudio porque éste previamente los ha desestimado.

De esa forma el Estudio realiza una primera preselección de alternativas de la forma siguiente: En el subtramo III preselecciona la alternativa D2/A (en función de una pretendida menor afectación al medio físico), en el subtramo V preselecciona la alternativa A (en función de una pretendida menor destrucción de suelo productivo).

Para los subtramos I, II y IV se realiza una identificación y valoración cuantitativa de impactos, basada en la realización de matrices de doble entrada que ponen de manifiesto las relaciones existentes entre las alternativas y los factores del medio afectados. Los cruces determinan el impacto en función de su carácter, magnitud, temporalidad, momento de aparición y posibilidad de introducir medidas correctoras.

Las evaluaciones son independientes de un subtramo a otro y no comparativas entre ellas, sólo se refieren a los itinerarios que conforman.

La cuantificación de los efectos se realiza mediante el establecimiento de puntuaciones, dentro de diferentes escalas, para cada uno de los criterios considerados (magnitud, temporalidad, etc.).

En la evaluación se establece una ponderación de los factores ambientales susceptibles de ser afectados, dando al medio físico un peso del 60 por 100 y al medio socioeconómico un 40 por 100.

De los tres subtramos analizados según dice el estudio, el más impactante globalmente es el IV, seguido del II, siendo ambientalmente menos agresivo el I.

En el subtramo I elige la alternativa E porque tiene menos afecciones físicas que la A y menos afecciones socioeconómicas que la C.

En el subtramo II elige la E/D2 por menor impacto físico y socioeconómico.

En el subtramo IV elige la alternativa A por no comportar los impactos geotécnicos (deslizamientos y desprendimientos potenciales) y fluviales (invasión y desvíos de cauces), que comporta la alternativa B, aunque tiene un fuerte impacto sobre Espacios Naturales (Los Nogales y Los Ancares).

La solución que propone el Estudio de Impacto Ambiental es la siguiente:

Subtramo I: E. Subtramo II: A y E/D2. Subtramo III: D2/A. Subtramo IV: A. Subtramo V: A.

El Estudio indica que, con posterioridad, en otras fases del proyecto, se realizará un análisis más exhaustivo que permita discriminar las alternativas de menor impacto.

El Estudio propone las siguientes medidas correctoras para la solución que el mismo propone:

Ruido: Durante la fase de construcción se define como áreas sensibles los subtramos III y IV, debido a la necesidad de voladuras en los siete

túneles proyectados y en los grandes desmontes (puntos kilométricos 32,000 a 65,000), y en la fase de explotación, los tramos IV y V. En el primer caso la medida correctora propuesta es la prohibición de voladuras en el período de nidificación de las aves y en el segundo la utilización de pavimento poroso, implantación de pantallas vegetales y mixtas (bermas de tierra y plantaciones) y control de los niveles sonoros en el Plan de Vigilancia Ambiental.

**Calidad del aire:** La zona más sensible para la fauna coincide con la totalidad del subtramo IV, al ser el área menos antropizada. Durante la fase de obras se realizarán riegos con camión cuba.

**Suelos y geología:** Los procesos erosivos, deslizamientos y desprendimientos se producen fundamentalmente en el subtramo IV (punto kilométrico 46,500 al 51,000, puntos kilométricos 53,500 al 58,000, puntos kilométricos 64,000 al 68,000 y puntos kilométricos 69,000 al 80,000). En cuanto a los movimientos de tierra, éstos tienen como resultado un fuerte volumen de material sobrante, con cerca de 2.179.000 metros cúbicos. Las medidas propuestas son:

En el subtramo IV:

Desmontes con pendientes inferiores a 1 : 1.

Localización de vertederos y áreas de servicios en lugares poco visibles y nunca en zonas de interés paisajísticos, ecológico o cerca de los cursos fluviales.

Revegetación de los taludes y de las superficies alteradas, tanto en la franja de ocupación, como en áreas colindantes afectadas por las obras. Diseño correcto en forma y número de la red de drenaje artificial.

**Recursos hídricos-calidad del agua:** Los principales afectados son: Laguna de Marei (punto kilométrico 9,500), ríos Tordeá (puntos kilométricos 10,380 a 10,635), Neira (puntos kilométricos 24,435 a 24,660 y 24,800 a 25,095), Narón (puntos kilométricos 37,590 a 37,980), Navia (puntos kilométricos 38,600 a 39,980), Cervantes (varios puntos), Balboa (varios puntos), Valcarce (en numerosos puntos) y Burbia (puntos kilométricos 80,971 al 81,191). Las medidas correctoras propuestas son:

Diseño de una red de drenaje y desagüe suficiente que canalice la escorrentía superficial hacia los cauces ya existentes.

Desvío de la traza en las proximidades de Marei.

Preservación en toda su longitud de la red de acequias.

**Vegetación:** Se determinan como áreas de alto valor, sometidas a un impacto muy fuerte:

Las laderas del Ribeira (puntos kilométricos 10,000 a 16,000) cubiertas de robledal en el subtramo I. Alternativa E.

La vegetación riparia de los puntos de cruce o aproximación a los ríos Narón, Neira y Valcarce y puntualmente áreas del Cervantes y el Balboa.

Las avellanadas, abedulares y castañares localizados en el subtramo I (puntos kilométricos 15,000 a 24,000), subtramo II (confluencia del Neira y el Furco), subtramo III de los puntos kilométricos 36,500 al 39,500, subtramo IV (laderas del Cervantes y del Alto Balboa) y subtramo V, desde Ambasmestas al punto kilométrico 80,000. Las medidas correctoras propuestas son:

Recuperación de la cobertura edáfica superficial.

Regeneración e implantación mediante planes de revegetación de la cubierta vegetal, incluyendo un reaprovechamiento del arbolado.

Laboreo de las superficies afectadas.

**Fauna:** Se determinan como áreas sensibles: Todas las laderas y valles del subtramo I, la totalidad del subtramo IV, los cursos fluviales de mayor entidad (Neira, Navia, Cervantes, Balboa y Valcarce) y la laguna de Marei (punto kilométrico 9,500). Las medidas específicas propuestas son:

Creación de pasos inferiores y superiores para minimizar el efecto barrera.

**Paisaje:** Se definen como áreas sensibles: En el subtramo I, el valle del Ribeira (puntos kilométricos 10,500 a 16,000); en el subtramo II, los valles del Neira y el Furco y su confluencia (puntos kilométricos 27,500 a 28,500); en el subtramo III, desde la salida del túnel de San Pedro hasta el punto kilométrico 38,015; la totalidad del subtramo IV y, en el subtramo V, el valle de Valcarce. Las medidas propuestas son:

Restauración de taludes y superficies alteradas mediante plantaciones de arbóreas y arbustivas en desmontes, terraplenes, encauzamientos en curvas y de entornos a proteger, y de arbustivas, en enlaces e intersecciones.

Ocultación de obras de fábrica (frondosas) y de desmontes (setos en berma).

Trasplante de ejemplares singulares de porte arbóreo.

Hidrosiembra en zonas con roca degradada o meteorizable.

Inclusión en el proyecto de construcción de:

Falsos túneles en desmontes.

Diseño de boquillas de pasos inferiores y marcos.

Diseño paisajístico de las estructuras proyectadas.

**Espacios naturales:** Se produce una efeción al área de influencia de la Pintinidoira (puntos kilométricos 53,000 a 55,000), localizándose la autovía cerca de su extremo NE. La medida propuesta es la ocupación estricta de la superficie necesaria para la creación de la plataforma.

**Patrimonio:** Se propone la no interrupción del Camino de Santiago mediante los oportunos desvíos y su señalización.

Para la verificación del cumplimiento de las anteriores medidas correctoras el Estudio establece un sistema de vigilancia para la fase de construcción sobre:

La coincidencia de las vías de acceso con las existentes o con la traza prevista.

Control de la procedencia de los materiales, de la invasión de cauces para la construcción de los pilares de los puentes, vigilancia de vertidos a los ríos y establecimiento de turnos de trabajo diurnos cerca de las poblaciones.

Evitar fuegos y desbroces innecesarios, protegiéndose con cercas las áreas o ejemplares arbóreos más singulares.

En la fase de explotación se ejercerá un control del ruido, de la calidad del aire mediante la instalación de estaciones de medición de contaminantes, así como una comprobación del estado de las plantaciones realizadas de acuerdo con el Plan de Restauración. Se efectuarán, igualmente, labores de poda y de limpieza de cunetas y obras de drenaje. Se realizará también un control de las actuaciones de los usuarios en relación con el riego de incendios y con el furtivismo.

#### *Análisis del contenido*

El análisis de la situación preoperacional incluye numerosos aspectos irrelevantes que no se utilizan posteriormente.

La cartografía que acompaña al Estudio no permite ilustrar respecto a las características del trazado y sus efectos ambientales.

Existe un gran confusión en el texto llegando a incluir erratas en la denominación de alternativas.

La metodología empleada para la identificación de impactos y selección de alternativas, pese a su aparente objetividad cuantitativa, es muy discutible tanto en los criterios adoptados como en las ponderaciones otorgadas. Así, en el subtramo IV en el que el factor determinante es un medio natural ambientalmente frágil por su escasa antropización y que cuenta con innegables méritos de conservación (sierra de Los Ancares lucenses y leoneses, y La Pintinidoira), tan sólo se definen nueve elementos del medio físico, que se confrontan con 19 del medio socioeconómico. Estos últimos incluyen factores tan escasamente ambientales como el efecto del transporte de materias primas, los cambios en las redes de comercialización, o los cambios en la red de carreteras, que no deben ser el objeto de una evaluación de impacto ambiental. Por tanto, las ponderaciones otorgadas a los elementos antes indicados hacen que se supravalorice el efecto de «incremento de la accesibilidad», hasta el punto de resultar decisivo en los resultados obtenidos. Debe señalarse en este punto, que la declaración de impacto ha considerado inviable ambientalmente la alternativa elegida por el estudio de impacto ambiental en el subtramo IV.

#### **ANEXO IV**

##### **Resultado de la información pública del Estudio de Impacto Ambiental**

Con fecha 8 de mayo de 1992 se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» y en los «Boletín Oficial de la Provincia de Lugo» de 26 de mayo de 1992 y «Boletín Oficial de la Provincia de León» de 19 de mayo de 1992, el anuncio para la información pública del Estudio Informativo y del Estudio de Impacto Ambiental.

Debido a la omisión del envío del Estudio de Impacto Ambiental a algunos Organismos afectados, se sometió nuevamente el citado estudio a un segundo período de información pública, publicándose el anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 29 de septiembre de 1992 y en los «Boletín Oficial de la Provincia de Lugo» de 1 de octubre de 1992 y «Boletín Oficial de la Provincia de León» el 24 de octubre de 1992.

*Relación de alegantes a la primera información pública*

## Organismos oficiales:

Diputación de León.  
 Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León.  
 Delegación Territorial de León, Servicio Territorial del Medio Ambiente.  
 Ayuntamiento de O Corgo.  
 Ayuntamiento de Lánara.  
 Ayuntamiento de Baralla.  
 Ayuntamiento de Becerreá.  
 Ayuntamiento de Los Nogales.  
 Ayuntamiento de Cervantes.  
 Ayuntamiento de Paradela.  
 Ayuntamiento de Piedrafita de Cebreiro.  
 Ayuntamiento de Balboa.  
 Ayuntamiento de Vega de Valcárcel.  
 Ayuntamiento de Trabadelo.  
 Ayuntamiento de Villafranca del Bierzo.  
 Mancomunidad de Municipios «Bierzo Oeste».

## Asociaciones y Sociedades:

URZ, Asociación para el Estudio y Protección de la Naturaleza.  
 CEDENAT, Colectivo Ecologista para la Defensa de la Naturaleza.  
 Gabinete Técnico de la Federación Gallega de Caza.

## Particulares:

Término municipal de Lugo: 12 vecinos de Corbelle.  
 Término municipal de Corga: 19 vecinos de Arxemil; Manuel Trashorras Díaz y 23 vecinos más.  
 Término municipal de Lánara: Manuel Neira Martínez y 35 vecinos más de Villarello.  
 Término municipal de Baralla: Vicente Santiso López y 67 vecinos más de San Miguel de Puente de Neira; Eliseo Quiroga López y 34 vecinos más de Villartelín; Jesús Manuel González López y otros; Vicente Capón Cordero; Manuel María Rosón Núñez; Jesús Fernández Fernández; Francisco Plaza de Arriba.  
 Término municipal de Becerreá: Francisco Fernández Fernández y 120 vecinos más de Navia de Suarna; Manuel Blas Pérez; Manuel Santín López y Lino López Perela; Mercedes Vázquez Fernández.  
 Término municipal de San Román de Cervantes: 61 alegaciones iguales, de Amelia Alonso González y 60 vecinos más; 21 alegaciones iguales, de Eduardo López Gómez y 20 vecinos más; Manuel Alba González y 21 vecinos más; Estrella Fernández Fernández; Claudino Fernández Álvarez y otros; Manuel Fernández Pardo y Antonio Pardo Fernández; Teresa y Graciana García Deiros; Dositeo Gómez Tellado y 32 vecinos más; María Soledad Madarro González.  
 Término municipal de Balboa: Junta Vecinal de Quintela; María del Consuelo y María del Perpetuo Socorro Castellanos Álvarez de Toledo.  
 Término municipal de Vega de Valcárcel: Abel Pérez Méndez y 49 vecinos más de Ambasmestas; Antonio Blanco García y 15 vecinos más; María del Consuelo y María del Perpetuo Socorro Castellanos Álvarez de Toledo; Gervasio Fernández Blanco, Alcalde pedáneo de la Junta Vecinal de Portela de Valcárcel; Abel Núñez Rodríguez; Blanca González López; Diego Márquez Sousa; Enrique Antonio González Fernández.  
 Término municipal de Trabadelo: Concejales públicos de Villar de Corrales, Pradela, Trabadelo, Sotoparada, Moral de Valcárcel, San Fiz de Seo, Parada de Soto y Sotelo; Milagros Soto Bello y seis vecinos más; Domingo Frade Bello; Daniel Gago López y 12 vecinos más.  
 Término municipal de Villafranca del Bierzo: Enrique Antizar Pérez; 14 alegaciones iguales de Mercedes López Fernández y 13 más; Pío Arias y 230 vecinos más.

*Relación de alegantes a la segunda información pública*

## Organismos oficiales:

Diputación de León.  
 Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León.  
 Confederación Hidrográfica del Norte.  
 Ayuntamiento de Balboa.

## Asociaciones:

La AGENG, Asamblea de Grupos Ecologistas y Naturalistas de Galicia; el colectivo XEVALE y la CODA, Coordinadora de Organizaciones de Defensa Ambiental.  
 AEDENAT, Asociación Ecologista de Defensa de la Naturaleza.

*Contenido de las alegaciones más significativas ambientalmente*

La Diputación de León sugiere modificar el trazado de la autopista en los valles de Burbia, Valcarce y Balboa para minimizar su impacto ambiental y que por consiguiente la autovía no pase por la localidad de Ambasmestas (tramo IV).

El Servicio Territorial de Medio Ambiente informa de la falta de envío del Estudio de Impacto Ambiental, y la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León precisa que en los pasos para la fauna, se eleve el firme de la autovía, con una longitud mínima de 100 metros y anchura mínima de cinco metros en su parte central o bien, que se hagan túneles con luz natural de anchura mínima de 50 metros y altura de 4-5 metros, y que cuando haya que salvar un río se deje una anchura mínima de tres metros en ambas orillas para que pasen los animales.

La asociación ecologista URZ desecha la alternativa A elegida para el tramo IV por múltiples afecciones ambientales y socioeconómicas y considera mejor un trazado paralelo a la N-VI que minimice su afección al medioambiente y a la actividad rural.

El Gabinete Técnico de la Federación Gallega de Caza también solicita que la autovía, en el tramo IV, se desplace más al sur.

El colectivo CEDENAT se interesa por la fauna de la laguna de Marei y pide que la autovía se desvíe de ella en el tramo I. En el tramo II prefiere la alternativa A en vez de la elegida E/D2 porque ésta atraviesa la parte alta del truchero río Neira. En cuanto al tramo IV, opina que la autovía atraviesa los valles excepcionales del río Toural y de Balboa y que es mejor que pase por donde la alternativa B aunque sin desviar los ríos Navia, Lamas y Valcarce.

Los Ayuntamientos del inicio de la autovía, O Corgo, Lánara y Baralla, solicitan poder atravesar la misma por medio de pasos subterráneos o elevados, precisando, el Ayuntamiento de Lánara, que puedan pasar vehículos agrícolas cargados. Las vías de agua, cauces y caminos deben respetarse y, en concreto, el Ayuntamiento de O Corgo precisa que se respete la presa y el canal de riego de Suacosta. Los vecinos de estos términos municipales solicitan el establecimiento de pasos y que se respeten los caminos antiguos, los cauces de agua y un depósito de agua. Algunos vecinos se manifiestan en contra de la autovía por afectar a zonas fértiles y por molestias de ruido y humos, diciendo la comunidad de vecinos de San Miguel y Vicene Capón que la autovía pase por una zona de monte paralela a la N-VI o al menos más al norte de Baralla que lo previsto.

En Becerreá, el Ayuntamiento y la mayoría de sus vecinos, solicitan suprimir el enlace de Coto do Mazo por otro de menor impacto social y ambiental.

Las alegaciones en el tramo IV están en su mayoría en contra del trazado. El Ayuntamiento de Los Nogales considera impactantes la alternativa elegida y la desechada, por impactar respectivamente una al valle de Ancares y otra al valle del río Buelles. Propone una tercera opción que vaya desde el valle de Ancares hasta el río Buelles ocupando tierras de matorral, en vez de tierras de gran capacidad agrícola o de bosque. La mayoría de los vecinos de Cervantes desean que la autovía se aleje del fondo del valle y discurra a media ladera aproximadamente desde los puntos kilométricos 41,500 al 45,500. El Ayuntamiento de Cervantes y otros vecinos solicitan la construcción de pasos y la conservación de caminos y traídas de aguas. El Ayuntamiento de Paradela solicita la alternativa B en vez de la elegida A, que les afecta socioeconómicamente por transcurrir cerca del Camino de Santiago. El Ayuntamiento de Piedrafita también prefiere la B, y ello porque con la A se quedan aislados. En Balboa se solicita separar la autovía de Quintela, sobre todo para evitar desvíos del cauce del río; el Ayuntamiento lo precisa desde los puntos kilométricos 65,500 al 66,500 y la Junta Vecinal de Quintela lo pide desde el mismo sitio aproximadamente hasta el punto kilométrico 67,800. El Ayuntamiento de Vega de Valcárcel y la Junta Vecinal de Ambasmestas hacen dos propuestas: Que la autovía pase por el valle de Moñón en vez de que por el de Balboa, o si no que se desvíe a la izquierda antes de llegar a Ambasmestas. También solicita pasos para la fauna y respeto de caminos existentes. Los restantes vecinos de Vega de Valcárcel comentan la afección general de la autovía a Ambasmestas.

El municipio de Trabadelo y los concejales públicos de su término informan de la afección del tramo V de la autovía a las fincas de regadío del río Valcarce y solicitan la construcción de pasos elevados para acceder a las fincas propiedad de los vecinos así como establecer pasos para la fauna silvestre.

Los vecinos de Vilela se manifiestan en contra del tramo V de la autovía ya que ésta afecta ambientalmente al valle de Vilela. El Ayuntamiento de Villafranca del Bierzo expone que el río Burbia y su vega son de gran importancia agrícola y solicita que el puente sobre el mismo sea de tipo urbano. Catorce vecinos del término solicitan el estudio de otras propuestas

que no afecten a tierras agrícolas y apoyan las alegaciones del Ayuntamiento.

La Diputación de León alega lo mismo que en el estudio informativo, y además, para el tramo IV, solicita que se modifique el trazado para que no afecte al pueblo de Balboa y que también se reconsidere la otra alternativa, la B. También pide el máximo respeto a las vegas agrícolas y a las masas de castaños y robledales.

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León precisa las siguientes correcciones medioambientales: Localización de vertederos y escombreras para no alterar a los cauces; localización de la maquinaria y de las obras accesorias y posterior restauración de las zonas ocupadas; colocación de pantallas verdes contra el ruido y los humos; elaboración de un exhaustivo Plan de Vigilancia Ambiental y Valoración Económica de todas las correcciones ambientales descritas en el Estudio.

La Confederación Hidrográfica del Norte considera que los ríos más afectados son el Chamoso, Tordeá, Neira, Narón, Navia, Cervantes, Balboa, Valcarlos y Burbia y también otros arroyos, y ofrece indicaciones para alterarlos lo menos posible. Cuando la autovía discurra por un valle, en zonas inundables, el trazado debe ir paralelo a las líneas de corriente no pudiendo provocar una sobre-elevación de las aguas superior a los 10 centímetros. Se determinarán las zonas inundables. Las obras de defensa en zonas urbanas deberán impedir las inundaciones para la avenida de T=500 años, las defensas en zonas rurales se calcularán para la avenida de T=25. Se efectuarán drenajes transversales a la autopista. Las aguas no deberán ser enturbiadas. Los terraplenes próximos a los ríos se estabilizarán mediante siembras. También expone que se debe realizar la construcción de un puente de carácter urbano sobre el río Burbia en Villafranca del Bierzo.

El Ayuntamiento de Balboa pide que se repueble de especies autóctonas, predominantemente con roble.

Los grupos ecologistas AGENG, XEVALE y CODA mandan el mismo escrito solicitando que: La autovía se desvíe al norte de la laguna de Marei (municipio O Corgo), tramo I, para no afectar a su fauna singular; se abandone la alternativa E/D2 por la A en el tramo II, debido a la importancia ecológica del río Neira, y que en el tramo IV se opte por la alternativa B, pero evitando el desvío de los cauces que atraviesa. También informa del posible aumento del furtivismo en los pasos de fauna y para impedirlo sugiere el aumento de los mismos.

AEDENAT observa grandes deficiencias en el estudio de impacto ambiental; faltan citarse los niveles de inmisión atmosférica y el aumento de emisiones en tramos con terrenos topográficamente encajados. No se especifican medidas de corrección del ruido. No están claras las medidas correctoras concretas para evitar los riesgos geomorfológicos. No se indica cómo proteger los cauces. En el apartado de suelos no vienen medidas correctoras para evitar la disminución del suelo. Los pasos de fauna son escasos. No se desarrollan maneras de minimizar el impacto visual. Socioeconómicamente la autovía provoca un efecto barrera, aísla e impide el desarrollo sostenido de la comarca y no contempla una actuación prioritaria para el tramo del Camino de Santiago afectado por la obra. Por todo ello AEDENAT se manifiesta en contra de la autovía.

## MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

**20690** RESOLUCION de 23 de junio de 1993, de la Dirección General de Enseñanza Superior, por la que se dispone la publicación del fallo de la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 30 de octubre de 1992 en el recurso contencioso-administrativo interpuesto por la Universidad Autónoma de Madrid, sobre provisión de una plaza de Catedrático de Escuelas Universitarias, en virtud de concurso de traslado.

En el recurso contencioso-administrativo número 2.651/1988, interpuesto por la Procuradora doña Blanca Grande Pesquero, en nombre y representación de la Universidad Autónoma de Madrid, contra Resoluciones de la Secretaría de Estado de Universidades e Investigación, rela-

tivas a la provisión de una cátedra de Escuela Universitaria, en virtud de concurso de traslado, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid ha dictado sentencia en 30 de octubre de 1992, cuyo fallo es del siguiente tenor literal:

«Fallamos: Que estimando parcialmente el recurso contencioso-administrativo interpuesto por la representación de la Universidad Autónoma de Madrid contra los actos dimanantes de la Secretaría de Estado de Universidades e Investigación de 25 de febrero de 1988, por la que se acepta la propuesta de la Comisión del concurso de traslado para la provisión de una cátedra de «Filosofía» de la Escuela Universitaria de Formación de Profesorado de Educación General Básica y se destina a la misma al Catedrático de esa especialidad don Atilano Soto Rábanos, así como contra la Resolución desestimatoria, a virtud de silencio, del recurso de reposición interpuesto contra aquélla, debemos declarar y declaramos la nulidad de tales Resoluciones; sin condena en costas.»

Dispuesto por Orden de 18 de marzo de 1993 el cumplimiento de la citada sentencia en sus propios términos,

Esta Dirección General ha resuelto dar publicación al fallo de la misma para general conocimiento y ejecución.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 23 de junio de 1993.—La Directora general de Enseñanza Superior, Ana Crespo de las Casas.

Ilma. Sra. Subdirectora general de Centros y Profesorado.

**20691** RESOLUCION de 28 de junio de 1993, de la Dirección General de Enseñanza Superior, por la que se dispone la publicación del fallo de la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 24 de junio de 1992 en el recurso contencioso-administrativo interpuesto por don Fernando Luis Peligero Escudero, Catedrático de Escuelas Universitarias, contra la Resolución de la Secretaría de Estado de Universidades e Investigación de 25 de febrero de 1988, que adjudicó una cátedra de Escuelas Universitarias en virtud de concurso de traslado.

En el recurso contencioso-administrativo número 2.587/1988, interpuesto por don Fernando Luis Peligero Escudero, Catedrático de Escuelas Universitarias, contra la Resolución de la Secretaría de Estado de Universidades e Investigación de 25 de febrero de 1988, por la que se adjudicó la cátedra de «Filosofía», de la Escuela Universitaria del Profesorado de EGB en Segovia, a favor de don Atilano Soto Rábanos, y en virtud de concurso de traslados, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid ha dictado sentencia en 24 de junio de 1992, cuyo fallo es del siguiente tenor literal:

«Fallamos: Que desestimando el recurso contencioso-administrativo interpuesto por don Fernando Luis Peligero Escudero contra la Resolución de la Secretaría de Estado de Universidades e Investigación de 25 de febrero de 1988, por la que fue adjudicada la plaza de Catedrático de la Escuela Universitaria de Profesorado de Educación General Básica de Segovia en favor de don Atilano Soto Rábanos, como resultado de un concurso de traslado entre Catedráticos, debemos declarar y declaramos dicha Resolución ajustada a derecho. No se hace expresa condena en costas.»

Dispuesto por Orden de 27 de mayo de 1993 el cumplimiento de la citada sentencia en sus propios términos,

Esta Dirección General ha resuelto dar publicación al fallo de la misma para general conocimiento y ejecución.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 28 de junio de 1993.—La Directora general de Enseñanza Superior, Ana Crespo de las Casas.

Ilma. Sra. Subdirectora general de Centros y Profesorado.

**20692** RESOLUCION de 19 de julio de 1993, de la Subsecretaría, sobre emplazamiento de doña Ramona Osiris Marcela Ruffin Castro como interesada en procedimiento contencioso-administrativo número 1.007/1991.

Habiéndose interpuesto por el Consejo General de los Colegios Oficiales de Odontólogos y Estomatólogos de España recurso contencioso-administrativo número 1.007/1991, ante la Sección Quinta de la Sala de lo Con-